

POSTULAT von Gabriela Winkler (FDP, Oberglatt), Anita Simioni-Dahm (FDP, Andelfingen) und Gaston Guex (FDP, Zumikon)

betreffend Kantonale Fahrzeuge mit Gas-Antrieb

Der Regierungsrat wird gebeten zu prüfen, ob bei Neu- und Ersatzanschaffungen für die kantonale Fahrzeugflotte sowie beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) aus Gründen der Kosteneffizienz und des Umweltschutzes nicht konsequent auf erd- und kompogas-betriebene Fahrzeuge umgestellt werden sollte, soweit nicht betriebliche Gründe dies ausschliessen.

Gabriela Winkler
Anita Simioni-Dahm
Gaston Guex

Begründung:

In seiner Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 88/2005 führt der Regierungsrat aus „Dieselbetriebene Fahrzeuge weisen im Überlandverkehr leistungsmässig Vorteile gegenüber erdgasbetriebenen Fahrzeugen auf und es ist nicht davon auszugehen, dass sie jemals vollständig durch diese ersetzt werden können.“ Hier gilt es zu beachten, dass es in keinster Weise die Absicht der Postulanten ist, eine vollumfängliche Substitution der herkömmlichen Treibstoffe durchzusetzen, noch die Umrüstung bestehender Fahrzeuge auf Gasbetrieb angestrebt wird. Vielmehr geht es darum, dort wo es Sinn macht, gasbetriebene Fahrzeuge in der kantonalen bzw. in der Flotte des ZVV im Rahmen von Neu- und Ersatzanschaffungen einzusetzen.

Die Umweltvorteile gasbetriebener Fahrzeuge sind unbestritten. Hinzu kommt, dass gerade Unternehmen im Kanton Zürich im Bereich der Biogas-Aufbereitung (z.B. Kompogas AG) und Biogas-Einspeisung ins Erdgas-Netz (Erdgas Zürich AG) europaweit eine Pionierrolle einnehmen. CO₂-neutrales Fahren ist somit in unserem Kanton schon heute möglich. Diese Chance gilt es zu nutzen.

Selbst ohne Biogas-Anteil weist der Erdgas-Antrieb CO₂-Vorteile von 20% gegenüber Benzin bzw. 10% gegenüber Dieselfahrzeugen auf. Weitere Vorteile gegenüber dem herkömmlichen Benzin- und Dieselmotor: Die Abgase von Erdgasmotoren weisen insbesondere beim emissionsseitig problematischen Kaltstart deutlich niedrigere Schadstoffemissionen auf. Aus diesen Gründen verzichtet z.B. die Gesetzgebung auf die Prüfung der Abgasemissionen von Erdgas-Fahrzeugen bei niedrigen Temperaturen (-7°C) im Rahmen der Typenprüfung. Gleichzeitig sind die Abgasemissionen wesentlich weniger ozonreaktiv und sie weisen kaum kanzerogene Gase oder Partikel auf. Hinzu kommt, dass gasbetriebene Fahrzeuge ein beträchtliches Entwicklungspotential zur Effizienzsteigerung aufweisen. Entsprechende Forschungsarbeiten laufen an der EMPA Dübendorf und der ETH Zürich in Zusammenarbeit mit Volkswagen.

Weiter sollten die vom Regierungsrat anerkannten Vorteile insbesondere auch bezüglich Wirtschaftlichkeit ausgeschöpft werden. Die Mehrkosten bei der Beschaffung von Erd- bzw. Kompogas-Fahrzeugen gegenüber konventionellen Fahrzeugen werden durch den um rund 30% günstigeren Treibstoffpreis und die Verbesserung der Luftqualität mehr als kompensiert.

Die heute auf dem Markt befindlichen gasbetriebenen Fahrzeuge können sowohl mit Erdgas als auch mit einer Beimischung von Kompogas sowie auch ausschliesslich mit Kompogas betrieben werden. Die Sorge um die Reichweite solcher Fahrzeuge ist unbegründet. Alle gasbetriebenen Fahrzeuge verfügen über einen Benzintank und können während der Fahrt problemlos auf Benzinbetrieb umgestellt werden.

Der Regierungsrat will nicht eine einzelne innovative Technologie fördern. Dem ist zuzustimmen. Hingegen handelt es sich bei den gasbetriebenen Fahrzeugen um eine ausgereifte, marktkonforme, verfügbare Technologie, die – wie auch die Regierung anerkennt – sich „zur Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung, vor allem – aber nicht nur – in städtischen Gebieten, bewährt.“ Weiter erwähnt der Regierungsrat in seiner Antwort auch wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen-Fahrzeuge. Hier gilt es zu berücksichtigen, dass auch der Wasserstoff dann zumal eine entsprechende Betankungs-Infrastruktur – ähnlich dem heutigen Erdgas-Tankstellennetz – benötigt. Wasserstoffantriebe werden aus technischen Gründen (Erdgas-Erzeugung, Speicherung) nach Expertenmeinung noch mindestens 2 Jahrzehnte auf die Serieneinführung warten müssen. Bis dies soweit ist nehmen Erdgas-Antriebe aufgrund des ebenfalls gasförmigen Aggregatzustandes eine wichtige sozioökonomische Brückenfunktion wahr beim Handling, bei der Technologieentwicklung, der Betankungsinfrastruktur, usw., die den Weg zur längerfristig möglichen Wasserstoffmobilität durchaus positiv zu beeinflussen vermag.

Die Kombination von erneuerbarer Energie (Kompogas), der Nutzung des vorhandenen Erdgasnetzes und des Betriebs sauberer und CO₂-armer Erdgas-Fahrzeuge ist sowohl in ökologischer, wirtschaftlicher und energieverorgungspolitischer Sicht absolut überzeugend.